# EL MITO

47

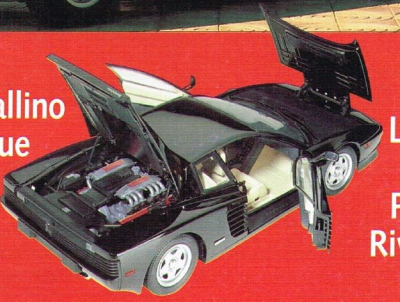
# Ferrari

***Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño***

365 GT 2+2: cuatro lugares con alta tecnología

1984: en F1 Maranello contra Porsche

F1 91: el Cavallino al ataque



Los kits de Pocher-Rivarossi

9 789504 900344 10047

PLANETA DeAGOSTINI

# EL MITO Ferrari

**n. 47**

*Dirección:* Marco Drago, Pietro Boroli

*Dirección Editorial General:* Mario Nilo
*Dirección Editorial áreas Hobby y Música:* Alberto Pietroboni

*Jefe de Redacción:* Michele Nuzzo
*Redacción:* Raoul Radice
*Secretaría de Redacción:* Luciana Ghilardi
*Coordinación Técnica:* Gabriele Caglio

*Dirección Area Video:* Marina Sejmand

*Realización:* Mediaspeed s.r.l.
*Dirección de Redacción:* Luca Grandori
*Redacción:* Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
*Realización Gráfica:* Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
*Texto:* Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

**La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.**

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
*Presidente Ejecutivo:* Julio Roberto Pérez
*Director General Coleccionables:* Pedro Esteban Pascual
*Gerente de Producción:* Alejandro Luciani
*Coordinación General:* Alejandro Ulloa

*Traducción:* Vito De Palma
*Colaboradores:*
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
*Fotocromía:*
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en julio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

*Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.*

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

Durante la temporada, la Ferrari F91 experimentó notables modificaciones aerodinámicas para mejorar su performance.

# F91, el Cavallino al ataque

1991: Ferrari no logra vencer al McLaren de Ayrton Senna. Pero, gracias a muchos resultados puntuables, el Cavallino Rampante es tercero en la clasificación de los constructores.

Después de las grandes esperanzas de 1990, año en el cual Prost había logrado clasificarse en el segundo lugar del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, la Ferrari encaró 1991 con la determinación de luchar nuevamente por el título.

Alain Prost en el Gran Premio de Italia 1991.

## DESDE EL GP DE FRANCIA, LA EVOLUCION DE LA F91

La monoplaza preparada para la temporada era una evolución directa de la F1 90 (o 641/2 según la numeración interna de la Sección Carreras) del año anterior y fue llamada F1 91 (o 642). Además, en ocasión del Gran Premio de Francia, la Ferrari hizo entrar en la pista una nueva versión de la F1 91. Lamentablemente, a pesar del esfuerzo de Prost y del recién llegado Alesi, la Ferrari no obtuvo ni siquiera una victoria, y tuvo que conformarse con algunos resultados positivos en un Mundial dominado por los McLaren-Honda y por los Williams-Renault. Senna conquistó el título mundial, con Prost quinto y Alesi séptimo en la tabla. En el Campeonato Mundial de Constructores, Ferrari obtuvo el tercer lugar, detrás de McLaren y Williams.

## EL REGLAMENTO IMPONE REDUCIR LOS ALERONES

Con respecto a la F1 90, la nueva 642 fue modificada para respetar los reglamentos introducidos en 1991, que obli-

FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| **Motor:** | central longitudinal, 12 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 86 x 50,2 mm, cilindrada 3499,2 cm³, compresión 13:1 |
| **Distribución:** | 5 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección electrónica digital Weber Marelli |
| **Potencia:** | 730 CV a 14.600 rpm |
| **Cuerpo vehículo:** | monoplaza con chasis de fibras de carbono y Kevlar en nido de abeja |
| **Tracción:** | trasera, caja longitudinal de 7 marchas + MA con comando de control electrónico, diferencial autobloqueante |
| **Suspensiones:** | independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros deformables, punzón y barras de torsión |
| **Neumáticos:** | de 13 pulgadas, Goodyear |
| **Dirección:** | cremallera |
| **Frenos:** | discos autoventilados de carbono |
| **Dimensiones:** | 4,40/2,13/1,004 metros |
| **Ejes:** | del. 1,80 m, tras. 1,675 m |
| **Capacidad tanque:** | 215 litros |
| **Peso:** | 505 kilos |
| **Unidades producidas:** | 9 |
| **Números de chasis:** | de 122 a 130 |

***Alain Prost, a la izquierda, y Jean Alesi: los mejores resultados de la temporada fueron los segundos puestos de Prost.***

garon a reducir las dimensiones de los alerones delantero y trasero. El chasis autoportante fue rediseñado, siempre para cumplir con las nuevas normas, para alojar todo el combustible detrás del piloto.

## TROMPA CUADRADA PERO POCA ESTABILIDAD AERODINAMICA

Entre los rasgos distintivos de la F1 91 hay que recordar la trompa cuadrada, similar a la F1 89 de dos años antes, proyectada bajo la dirección de John Barnard. El equipo técnico de la Sección Carreras, entre tanto, había quedado bajo la responsabilidad de Pierguido Castelli.

Desde las primeras carreras, la 642 manifestó una característica falta de estabilidad aerodinámica. Con la variación de la disposición y de la altura del piso de la monoplaza, se notaban fastidiosos cambios de carga y del centro de presión aerodinámica. Esto se traducía, en carrera, en falta de adherencia del tren delantero o del trasero.

La 642 resultó muy sensible al vaciado de los tanques. Aliviándose, el vehículo se levantaba algunos milímetros del piso, modificando de esta manera la configuración aerodinámica en carrera con el transcurrir de las vueltas. Cuando este límite se hizo evidente, los técnicos de la Sección Carreras, con el estadounidense Steve Nichols y el especialista en aerodinámica Jean-Claude Migeot (regresado de Tyrrell) a la cabeza, trataron de encontrar una solución. Promediando la temporada, en el GP de Francia, debutó una versión evolución de la F1 91, conocida con la cifra 643. Las modificaciones interesaron especialmente la parte delantera de la monoplaza. La 643 disponía de una trompa más estrecha, con el chasis más liviano en la parte delantera.

## EN EL CURSO DE LA TEMPORADA SE MEJORA EL EFECTO SUELO

La misma forma de la trompa cambió radicalmente, y se volvió arqueada hacia abajo. A los lados del alerón delantero fueron ubicados unos conduc-

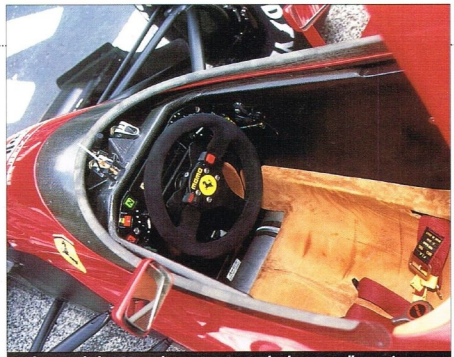
## CONOS DE ASPIRACION DE ALTURA VARIABLE

*En el desarrollo del motor aspirado de doce cilindros, en 1991 se introdujeron los conos de aspiración de altura variable, con el objetivo de mejorar el rendimiento en función de los diferentes regímenes de rotación. Con los conos de aspiración más largos se consigue un par motriz más elevado en los regímenes inferiores. Al contrario, al máximo de revoluciones, la potencia máxima erogada es superior con los conos de altura reducida. Inmediatamente después de Honda, la Ferrari introdujo en 1991 un mecanismo conectado al pedal del acelerador destinado a variar la altura de los conos, gracias a la intervención de cilindros hidráulicos especiales, en función de la presión del piloto sobre el pedal del acelerador. El mecanismo, de la misma manera que el comando neumático de abertura de las válvulas, luego se difundió en todos los motores de los autos de Fórmula 1, confirmando su validez y confiabilidad.*

***Jean Alesi en carrera en el Gran Premio de Francia 1991.***

tos de aire para mejorar la eficiencia aerodinámica de la parte inferior de la monoplaza. La trompa estaba levemente levantada y, como en el Tyrrell de 1990, se podía notar un prolongamiento hacia adelante del fondo del chasis, diseñado para mejorar el efecto suelo, dividiendo los flujos de aire destinados a las tomas de aire de los radiadores de aquellos que pasaban por debajo del auto.

También para mejorar el flujo de aire hacia la parte central del vehículo, los pontones fueron acortados en unos 4 centímetros. En sus interiores, los radiadores fueron retrasados, con una pequeña modificación de la distribución de pesos hacia la parte trasera. También se modificaron la geometría y los puntos de enganche de la suspensión delantera, debido al diseño del chasis. La suspensión trasera, en cambio, quedó sin cambios. Con respecto al motor, el desarrollo del doce cilindros aspirado de 3499,2 centímetros cúbicos prosiguió, alcanzando regímenes de rotación más elevados. La potencia máxima en las pruebas de clasificación subió hasta 730 CV, a un régimen de 14.600 vueltas por minuto.



*La butaca de la F91 es de cuero gamuzado de gran adherencia.*

*Jean Alesi en el habitáculo de su F91.*

## EL MOTOR GIRA A CASI 15.000 VUELTAS POR MINUTO

La barrera de las 15.000 vueltas por minuto, gracias a los progresos realizados en el estudio de la dinámica interna de los fluidos y en la composición de los lubricantes, ya estaba al alcance de la mano. A pesar de los esfuerzos de la Sección Carreras y de los pilotos, el año 1991 fue avaro en resultados. En el debut, en Phoenix, Prost obtuvo el segundo lugar. En Brasil, Prost y Alesi fueron cuarto y sexto. En Imola, Prost salió de pista. Muy pronto la falta de resultados contribuyó a crear un clima de tensión alrededor del equipo, clima que no aflojó después del tercer y quinto puestos de Alesi y Prost en Montecarlo. En la víspera del Gran Premio de Canadá, Cesare Fiorio, responsable del equipo, fue despedido y en su lugar fue contratado el ingeniero Claudio Lombardi.

## LA F91 MEJORA, PERO LA VICTORIA NO LLEGA

La llegada de la 643 permitió conseguir resultados con mayor continuidad, con Prost y Alesi en el podio, pero nunca luchar por la victoria contra los McLaren y los Williams. En un clima envenenado por las polémicas, la temporada terminó con el despido de Prost antes del GP de Australia. El francés fue sustituido por Morbidelli que, con un sexto lugar, cerró la no demasiado feliz carrera de la F1 91.

## LOS RESULTADOS DE LA F1 91

1991

| | |
|---|---|
| **GP de EE.UU.,** *10 de marzo* | *2° Prost* |
| **GP de Brasil,** *24 de marzo* | *4° Prost, 6° Alesi* |
| **GP de Mónaco,** *12 de mayo* | *3° Alesi, 5° Prost* |
| **GP de Francia,** *7 de julio* | *2° Prost, 4° Alesi* |
| **GP de Inglaterra,** *14 de julio* | *3° Prost* |
| **GP de Alemania,** *28 de julio* | *3° Alesi* |
| **GP de Hungría,** *11 de agosto* | *5° Alesi* |
| **GP de Italia,** *8 de septiembre* | *3° Prost* |
| **GP de Portugal,** *22 de septiembre* | *3° Alesi* |
| **GP de España,** *29 de septiembre* | *2° Prost, 4° Alesi* |
| **GP de Japón,** *20 de octubre* | *4° Prost* |
| **GP de Australia,** *3 de noviembre* | *6° Morbidelli* |

## EL DESPIDO DE PROST

*El año 1991 estuvo cargado de tensiones en la intimidad de la Sección Carreras de la Ferrari. Alain Prost, piloto de punta del equipo, entró en conflicto con Cesare Fiorio, responsable del mismo. En vísperas del GP de Canadá, Fiorio fue separado del cargo y reemplazado por el ingeniero Claudio Lombardi. Esto no alcanzó para aplacar las fricciones y la falta de victorias agrandó los problemas de una situación difícil. Prost, que era atacado por la prensa italiana, siguió subrayando los problemas por resolver. No fue escuchado y, al contrario, en el intervalo entre el GP de Japón y el de Canadá, fue bruscamente despedido, después de haber definido a su Ferrari: "dura de manejar como un camión". El despido de Prost es actualmente reconocido como un grave error por parte de la Ferrari que, no por casualidad, cayó luego en una grave crisis de resultados.*

# 1984, la lucha contra el turbo Porsche

*En la foto grande, René Arnoux en el GP de Mónaco 1984. El francés, a la izquierda, obtiene como mejor resultado de 1984 el segundo lugar en el GP de San Marino. Michele Alboreto, en cambio, es primero en el GP de Bélgica.*

## LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

| | |
|---|---|
| ***GP de Bélgica,*** *29 de abril* | *1° Alboreto, 3° Arnoux* |
| ***GP de San Marino,*** *1° de mayo* | *2° Arnoux* |
| ***GP de Francia,*** *20 de mayo* | *4° Arnoux* |
| ***GP de Mónaco,*** *3 de junio* | *3° Arnoux, 6° Alboreto* |
| ***GP de Canadá,*** *17 de junio* | *5° Arnoux* |
| ***GP de EE.UU. Oeste,*** *8 de julio* | *2° Arnoux* |
| ***GP de Inglaterra,*** *22 de julio* | *5° Alboreto, 6° Arnoux* |
| ***GP de Alemania,*** *5 de agosto* | *6° Arnoux* |
| ***GP de Austria,*** *19 de agosto* | *3° Alboreto* |
| ***GP de Italia,*** *9 de septiembre* | *2° Alboreto* |
| ***GP de Europa,*** *7 de octubre* | *2° Alboreto, 5° Arnoux* |
| ***GP de Portugal,*** *21 de octubre* | *4° Alboreto* |

Los McLaren con los motores alemanes ganan 12 de las 16 carreras, pero la Casa de Maranello es segunda en la clasificación de constructores con Alboreto y Arnoux.

Los McLaren con el motor Porsche turbo de Lauda y Prost dominaron el Campeonato del Mundo 1984 de Fórmula 1, dejándoles a los adversarios sólo cuatro victorias sobre dieciséis. Lauda se coronó Campeón del Mundo por tercera vez, venciendo a Prost por sólo medio punto en la tabla final. Para la Ferrari corrieron Alboreto, cuarto en el Campeonato, y Arnoux, sexto al final de la temporada. La casa italiana se ubicó segunda detrás de McLaren en la clasificación reservada a los constructores.
Prohibidos los reabastecimientos, cada monoplaza tuvo que 104 terminar la carrera cargando como máximo 220 litros de combustible. Así, algunos autos se vieron obligados a parar cerca de la llegada.

### A FIN DE AÑO LOS PILOTOS TYRRELL SON DESCALIFICADOS

A finales de año, por uso de combustible ilegal, los pilotos de Tyrrell fueron quitados de la clasificación. El Campeonato arrancó con el GP de Brasil en Jacarepaguá, ganado por Prost, quien dejó atrás a Rosberg, De Angelis, Cheever, Tambay y Boutsen.

### EN EL GP DE BELGICA GANA MICHELE ALBORETO

En Kyalami, en el GP de Sudáfrica, primero fue Lauda, delante de Prost, Warwick, Patrese, De Cesaris y Senna. Para la Ferrari hubo un día de gloria en el GP de Bélgica en Zolder, dominado por Alboreto y con

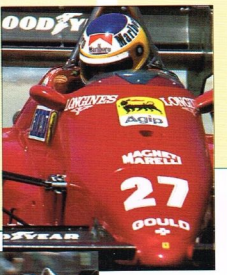
***Michele Alboreto en el GP de Portugal 1984.***

## LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

| Piloto | Auto | Puntos | Victorias |
|---|---|---|---|
| **Lauda** | McLaren-TAG Porsche | 72 | 5 (SA, F, GB, AU, I) |
| **Prost** | McLaren-TAG Porsche | 71,5 | 7 (BR, RSM, MC, A, H, EU, P) |
| **De Angelis** | Lotus-Renault | 34 | |
| **Alboreto** | Ferrari | 30,5 | 1 (B) |
| **Piquet** | Brabham-BMW | 29 | 2 (CND, EE.UU. E) |
| **Arnoux** | Ferrari | 27 | |
| **Warwick** | Renault | 23 | |
| **Rosberg** | Williams-Honda | 20,5 | 1 (EE.UU. O) |
| **Mansell** | Lotus-Renault | 13 | |
| **Senna** | Toleman-Hart | 13 | |
| **Tambay** | Ferrari | 11 | |
| **Fabi** | Brabham-BMW | 9 | |
| **Patrese** | Alfa Romeo | 8 | |
| **Boutsen** | Arrows-Ford y Arrows-BMW | 5 | |
| **Laffite** | Williams-Honda | 5 | |
| **De Cesaris** | Ligier-Renault | 3 | |
| **Cheever** | Alfa Romeo | 3 | |
| **Johansson** | Toleman-Hart | 3 | |
| **Ghinzani** | Osella-Alfa Romeo | 2 | |
| **Surer** | Arrows-BMW | 1 | |

## 1984: MILSTEIN, PREMIO NOBEL

***Política:*** *En la Argentina se inicia el juicio a los ex jefes militares por violaciones de los derechos humanos y se publica el informe* Nunca más. *En la URSS muere Yuri Andropov: Konstantin U. Chernenko es nombrado nuevo secretario del PCUS. En la India es asesinada Indira Ghandi; la sucede su hijo Rajiv. En los EE.UU. Ronald Regan es reelegido presidente. En Italia muere el secretario del PCI, Enrico Berlinguer. Atentado terrorista en el tren rápido 904 Nápoles-Milán: 15 muertos.* ***Ciencia:*** *El argentino César Milstein recibe el premio Nobel de Fisiología y Medicina.* ***Deportes:*** *XXIII Juegos Olímpicos de Los Angeles, boicoteados por los países del bloque soviético.* ***Desastre ecológico:*** *En un establecimiento de herbicidas, perteneciente a la multinacional Union Carbide, en Bhopal, India, un escape de gas altamente tóxico mata a más de 2500 personas.*



***Alboreto, arriba, en Montecarlo en 1984.***

Arnoux tercero. Segundo fue Warwick y cuarto Rosberg, quien precedió a De Angelis, Bellof (descalificado a fin de año) y Senna.

En Imola, en el GP de San Marino, Prost volvió a la victoria delante de la Ferrari de Arnoux, De Angelis (que se quedó sin nafta), Warwick, Bellof (luego descalificado), Boutsen y De Cesaris. En Francia, en Dijón, ganó Lauda superando a Tambay, Mansell, Arnoux, De Angelis y Rosberg.

***El francés René Arnoux, en el circuito de Imola con su Ferrari 126 C4 durante el GP de San Marino 1984.***

### PARA EL EQUIPO FERRARI NINGUNA VICTORIA

La lluvia torrencial llevó a la interrupción, muy polémica, del GP de Mónaco, que asignó la mitad de los puntos disponibles. Primero fue Prost, delante de Senna en plena recuperación, Bellof (que luego perdió los puntos), Arnoux, Rosberg, De Angelis y Alboreto.

En el GP de Canadá en Montreal ganó Piquet delante de Lauda, Prost, De Angelis, Arnoux y Mansell. Piquet fue primero también en el siguiente GP de los Estados Unidos Este, en Detroit, precediendo a Brundle (luego descalificado), De Angelis, Fabi, Prost y Laffite, los únicos que terminaron la carrera. En Dallas, en el GP de los Estados Unidos Oeste, ganó Rosberg, quien dejó a sus espaldas a Arnoux, De Angelis, Laffite, Ghinzani y Mansell.

En el GP de Inglaterra, en Brands Hatch, volvió al éxito Lauda, delante de Warwick, Senna, De Angelis y las Ferrari de Alboreto y Arnoux. En Hockenheim, en el GP de Alemania, ganó Prost delante de Lauda, Warwick, Mansell, Tambay y Arnoux.

En Austria, en Zeltweg, Lauda tuvo su revancha. Piquet fue segundo, seguido por Alboreto, Fabi, Boutsen y Surer.

En el GP de Holanda, en Zandvoort, Prost terminó en el primer lugar, superando a Lauda, Mansell, De Angelis, Fabi y Tambay.

En el GP de Italia, en Monza, ganó otra vez Lauda. Alboreto fue segundo con la Ferrari modificada, delante de Patrese, Johansson, Gartner y Berger.

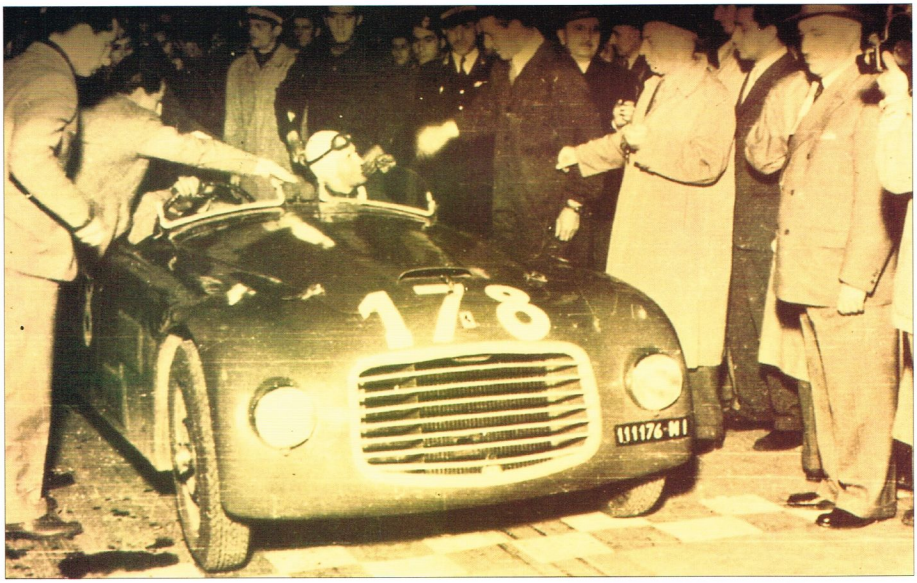
***Michele Alboreto en el GP de San Marino 1984.***

### AL FINAL, ALBORETO ES CUARTO EN EL CAMPEONATO

Estos últimos dos pilotos, no inscriptos en el Campeonato, no marcaron puntos válidos por la clasificación. En Nürburgring, en el GP de Europa, Prost fue primero venciendo a la Ferrari de Alboreto y a Piquet, Lauda, Arnoux y Patrese. El embalaje final entre Prost y Lauda terminó en el circuito de Estoril con el GP de Portugal. Prost fue primero pero Lauda se coronó campeón del mundo con los puntos del segundo lugar. Tercero fue Senna delante de Alboreto, De Angelis y Piquet.

# 166 S, un comienzo a lo grande

1948: es uno de los primeros vehículos construidos en Maranello. Derivado de la 166 Corsa, gana las Mil Millas y la Targa Florio con Clemente Biondetti. Sólo se construyeron dos unidades.




Las 166 Sport no deberían presentarse entre los autos de competición: en efecto, fueron los primeros autos de ruta, o mejor dicho las primeras Gran Turismo realizadas por una Ferrari que daba sus primeros pasos en aquel lejano 1948.
Sin embargo, los dos únicos ejemplares producidos cosecharon éxitos de gran relieve, creando desde un comienzo esa aureola de deportividad y de victorias que hasta la actualidad acompaña los autos del Cavallino Rampante.

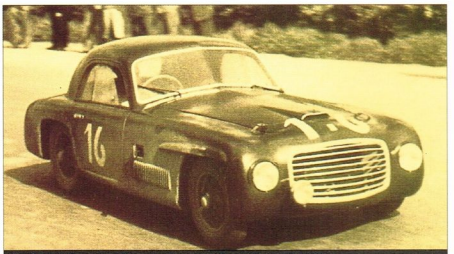
## PARA ENZO FERRARI LAS CARRERAS ESTABAN EN PRIMER LUGAR

*La 166 S de Bruni/Righetti en la largada de las Mil Millas 1948.*

Por otra parte, el mismo Enzo Ferrari siempre puso las competiciones en un primer lugar entre los compromisos de su empresa. Los pedidos llegados a Maranello, después de la aparición en carrera de la 125 y de la 159, ya habían puesto en dificultad a la empresa, que todavía no había comenzado una verdadera producción.

## ES UNA VERSION DE LA DEPORTIVA 166 SC

Ferrari sólo había llevado adelante el proyecto del modelo de ruta que debía financiar, con sus ventas, el compromiso deportivo (otro elemento característico también de la his-



*La 166 S Coupé Allemano corriendo en las Mil Millas.*

## 1948: LOS RESULTADOS DE LA 166 S

| Carrera | Fecha | Pilotos | Resultado |
|---|---|---|---|
| *Targa Florio* | *3/4/1948* | *Biondetti/Troubetzkoy* | *1°* |
| *Mil Millas* | *2/5/1948* | *Biondetti/Navone* | *1°* |
| | | *Bruni/Righetti* | *retirados* |

*La 166 S versión Spider.*

toria de la Ferrari). Se trataba justamente de la 166 Sport, versión "domesticada" de la 166 Corsa realizada para la temporada 1948.

La 166 Sport era una evolución de la 125 Sport de 1947: según algunos historiadores de la Casa de Maranello, el primer prototipo (número de chasis 001/S) no era otra cosa que la misma 125. El motor parecía idéntico, fuera de los cilindros ensanchados (de 55 a 60 milímetros) para aumentar la cilindrada hasta los 1995 centímetros cúbicos. También era igual el chasis, de caños de acero con sección elíptica y diámetro diferenciado, así como el paso de 2,42 metros. La novedad era la carrocería: la primera 166 Sport era una spider (botecito) con la trompa cuadrada, en la cual se abría una amplia parrilla de aluminio, los costados rectos y la cola redondeada y recogida hacia abajo. A ella se le sumaría, posteriormente, un ejemplar con carrocería cerrada realizado por Allemano de Turín: visto el parecido entre ambos vehículos, se puede creer que también el botecito fue realizado por el mismo Allemano.

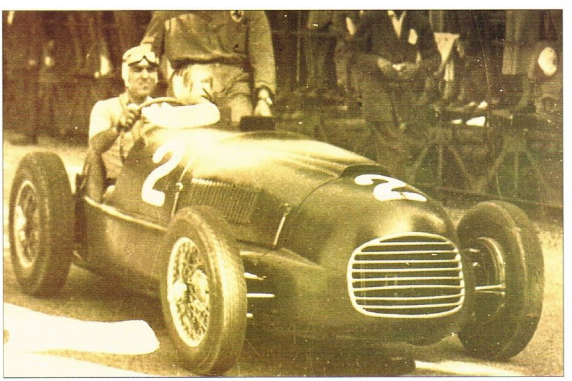
Con respecto a la nueva 166 Corsa, la Sport presentaba notables diferencias. Tenía un único carburador Weber 32 DCF doble cuerpo (en lugar de los tres usados en la Corsa), alrededor del cual pasaban los caños del líquido de enfriamiento, para garantizar una temperatura constante aun en clima frío.

### POTENCIA DE 116 CABALLOS PARA UN PESO DE 800 KILOS

En cambio, los filtros de aire eran dos, para evitar daños al motor en las polvorientas rutas de posguerra. Desde el punto de vista de la potencia, la diferencia con la Corsa era sensible: 130 CV a 7000 vueltas por minuto, contra los 116 a 600 rpm de la Sport. A esto hay que sumarle el peso de casi 800 kilos, contra los 500 de la Corsa, y se entenderá por qué esta última alcanzaba los 225 Km/h contra los 160 de la Sport (que no eran pocos, de cualquier manera, para las rutas de la época).

### PARA LA FERRARI REPRESENTA UN NUEVO MERCADO

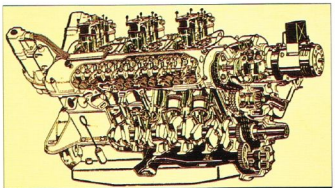
Una Sport representaba el futuro para la Ferrari, un mercado totalmente nuevo por conquistar. Pero los primeros clientes llegados a Maranello



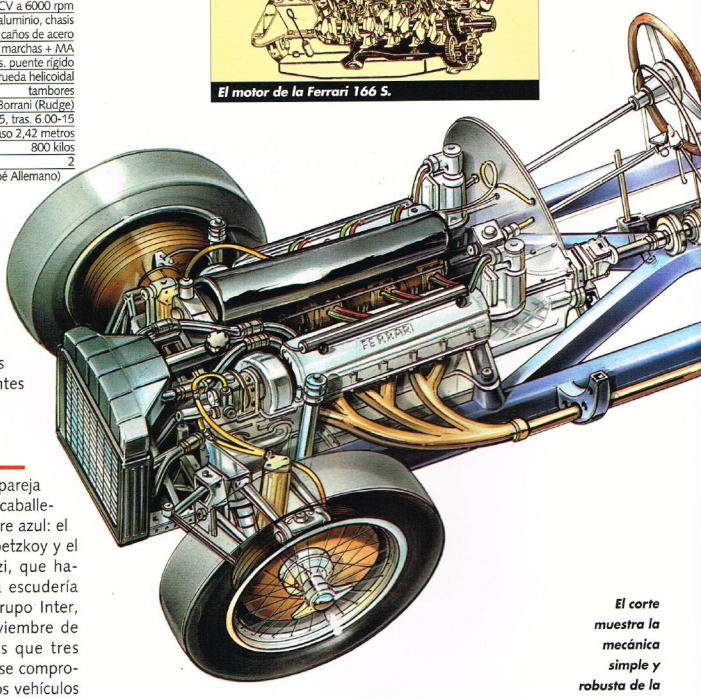
*Tazio Nuvolari al volante de la 166 SC de la cual derivó la 166 S.*

FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| Motor: | 12 cilindros en V, delantero longitudinal, diámetro por carrera 60 x 58,8 mm, cilindrada 1995 cm³ |
| Distribución: | monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| Alimentación: | 1 carburador Weber 32 DCF doble cuerpo (2 Weber 50 DCO A/3) |
| Encendido: | dos distribuidores |
| Potencia: | 116 CV a 6000 rpm |
| Cuerpo vehículo: | carrocería de aluminio, chasis jaula de caños de acero |
| Tracción: | trasera, caja de 5 marchas + MA |
| Suspensiones: | del. independientes, tras. puente rígido |
| Dirección: | tornillo y rueda helicoidal |
| Frenos: | tambores |
| Llantas: | de rayos Borrani (Rudge) |
| Neumáticos: | del. 5.50-15, tras. 6.00-15 |
| Dimensiones: | paso 2,42 metros |
| Peso: | 800 kilos |
| Unidades producidas: | 2 |
| Números de chasis: | 001/S (spider), 003/S (coupé Allemano) |



El motor de la Ferrari 166 S.




El corte muestra la mecánica simple y robusta de la 166 S.

al final de 1947 fueron todos pilotos, deseosos de adquirir una 166 Corsa. Hacía falta tiempo para producir los vehículos, y algunos eran más impacientes que otros.

## LA MANEJAN PILOTOS COMO BIONDETTI Y STERZI

Se trataba de una pareja de amigos, ambos caballeros-pilotos de sangre azul: el príncipe Igor Troubetzkoy y el conde Bruno Sterzi, que habían fundado una escudería propia, llamada Grupo Inter, ordenando en noviembre de 1947 nada menos que tres 166 Corsa. Ferrari se comprometió a entregar los vehículos a tiempo para la Targa Florio, programada para los primeros días de abril de 1948. Para matizar la espera, les propuso sustituir una de las Corsa por otro auto, que les hubiera sido entregado inmediatamente para los entrenamientos: era la 166 Sport con chasis 001/S.

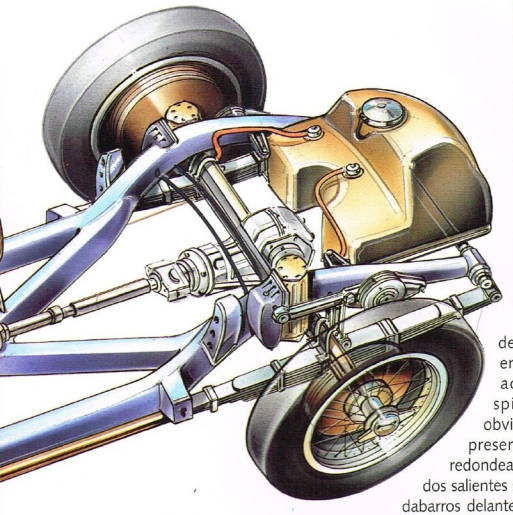
*La 166 S Coupé Allemano en las Mil Millas 1948: Biondetti y Navone se clasificarán primeros.*

En los meses siguientes el vehículo fue utilizado sin pausas, para que los dos titulares y los otros pilotos del Grupo Inter (entre los cuales sobresalía el nombre de Clemente Biondetti) se familiarizaran con el chasis y las dotes en ruta de la Ferrari. Finalmente, en marzo llegaron las dos Corsa, pero en el curso de las primeras pruebas una de ellas fue seriamente dañada en un accidente.

Fue así como el 3 de abril de 1948, en la largada de la Targa Florio (ese año unificada con el Giro de Sicilia) fue presentada también la 166 Sport, confiada a la tripulación Biondetti-Troubetzkoy.

## GRACIAS A SU CONFIABILIDAD GANA LA TARGA FLORIO

Entre las adversarias, son numerosas las nuevas 166 Corsa, pero sólo el auto de Sterzi, Retardés y Besana terminará la carrera, en el sexto lugar, mientras que las otras abandonaron por un defecto de la bomba de nafta. La experimentada Sport, en cambio, no



## EL PRIMER CATALOGO DE LA FERRARI

*El primer folleto de la producción Ferrari fue difundido en diciembre de 1947. La Casa lo definía "catálogo", pero se trataba simplemente de una hoja sobre la cual estaba impreso el dibujo de los perfiles de los dos modelos en venta en 1948, la 166 Sport y la 166 Corsa, y los datos técnicos expuestos de manera muy sumaria. Es curioso el hecho de que el dibujo de la Sport no reproduzca la spider, la única existente en ese momento, sino la coupé Allemano que aparecerá sólo seis meses después, en las Mil Millas. Como toda la automobilia (es decir los objetos y la papelería relativos a los autos) con el logo del Cavallino Rampante, el catálogo 1948 es actualmente una pieza de colección.*

tuvo ninguna dificultad en recorrer los más de mil kilómetros de la prueba, conquistando una merecida victoria. Las calidades mostradas por el vehículo en las rutas sicilianas debieron impresionar a Clemente Biondetti: en la largada de las Mil Millas, el siguiente 2 de mayo, el experto piloto italiano se presentó al volante de la segunda Sport producida, la Coupé Allemano (chasis 003/S). Las líneas del auto, pintado del mismo rojo que sus hermanas de competición, eran similares a aquellas de la spider, aparte, obviamente, de la presencia del techo redondeado de metal y dos salientes sobre los guardabarros delanteros. Eran diferentes también las llantas de rayos (Rudge en lugar de las Borrani de la spider), mientras que una toma de aire sobre el capot dejaba adivinar la presencia de tres carburadores como en la 166 Corsa.

## EN LAS MIL MILLAS TRIUNFA CON BIONDETTI

La carrera pasó a la historia por las hazañas de Tazio Nuvolari, quien hasta perdió el capot sin siquiera aminorar su marcha. Lamentablemente, una pequeña falla en la instalación eléctrica le quitó al "mantuano volador" la victoria, a pocos kilómetros de la meta. Pero fue igualmente una Ferrari la que venció: justamente la 166 Sport de Biondetti, en pareja con el fiel mecánico Navone.

## SIRVE DE BASE PARA LA FUTURA 166 INTER DE RUTA

La 166 Sport spider largó de Brescia concucida por Nardo Righetti, quien se retiró después de pocos kilómetros. Sólo estas dos carreras vieron participar a las 166 Sport. Pero, con semejante tarjeta de presentación, la siguiente 166 Inter se volvió un éxito: las Ferrari comenzaron a ser reinas de las rutas.

***La 166 S Coupé Allemano en las Mil Millas de 1949.***

## TODOS LOS NUMEROS DE LA 166

*El hecho de que las dos 166 Sport producidas hayan sido los primeros verdaderos autos de ruta del Cavallino Rampante está confirmado también por sus números de chasis. Entre 1947 y 1948 fue inaugurada en Ferrari la sección de numeración de los vehículos de competición y de turismo: para las primeras se reservaron sólo los números pares, mientras que las otras se distinguían por los números impares. Y, como se ve en la ficha técnica, las 166 Sport llevaban grabados en los chasis los números 001/S y 003/S, es decir impares. Para una referencia precisa, las contemporáneas 166 Spider Corsa tenían los números entre 002C y 018C. Este esquema de numeración tuvo su única excepción en la familia Dino, y se usó hasta el 7 de octubre de 1987: desde ese día comenzó la numeración progresiva con números pares e impares de todas las Ferrari de serie.*

# 365 GT 2+2, con tecnología Maranello

1967: se renueva la coupé dos puertas cuatro lugares, ahora con suspensiones independientes en las cuatro ruedas, dirección asistida, aire acondicionado y corrector oleoneumático de los amortiguadores.

Los años Sesenta fueron un período de oro para los autos de cuatro asientos con el Cavallino Rampante sobre el capot. Presentada en el Salón de París de 1967, la 365 GT 2+2 sustituyó a la 330 GT 2+2 de 1964, luego de que esta última había, a su vez, tomado el lugar de la 250 GT/E. La coupé de Maranello con dos puertas y cuatro lugares, entonces, se renueva. Y lo hace sin ahorros, transformándose en un vehículo veloz, potente, de fuerte impacto emocional y de gran imagen, además de ser habitable por cuatro personas.

Los típicos faros traseros.

La cilindrada pasó de 3,9 (en la 330) a 4,4 litros para obtener no sólo mayor aceleración y mejor performance, sino también mayor atractivo por conducirla.

## ALCANZA LOS 245 KM/H GRACIAS A LOS 320 CV DE POTENCIA

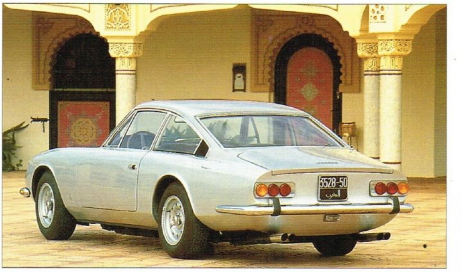
De esta manera los clientes de las GT 2+2 del Cavallino no habrían podido, seguramente, sentirse ferraristas de "segunda categoría" y al mismo tiempo habrían tenido a disposición un auto no sólo veloz sino también cómodo para conducir.

La 365 alcanzaba los 245 Km/h, gracias a un 12 cilindros elaborado para brindar una potencia de 320 caballos. Pero la 365 GT 2+2 introdujo muchas otras novedades. Por primera vez en una Ferrari 2+2 el tren trasero disponía de suspensiones independientes, mientras

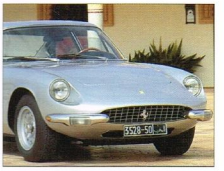
FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| Motor: | 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390 cm³, compresión 8,8:1 |
| Distribución: | monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| Alimentación: | 3 carburadores Weber 40 DF1 |
| Potencia: | 320 CV a 6600 rpm |
| Cuerpo vehículo: | carrocería dos puertas, 2+2 lugares, coupé; chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero |
| Tracción: | trasera, caja de 5 marchas + MA |
| Suspensiones: | independientes en las 4 ruedas con cuadriláteros deformables |
| Frenos: | discos |
| Neumáticos: | 15 pulgadas |
| Paso: | 2,65 metros |
| Ejes: | del. 1,438 m, tras. 1,468 m |
| Peso: | 1480 kilos |
| Velocidad: | 245 Km/h |
| Producción: | 1967 - 1971 |
| Unidades producidas: | 800 |

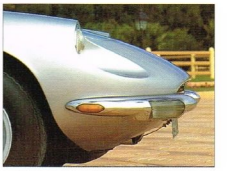
*La 365 GT 2+2 tenía un nuevo equipo de climatización, más eficiente que los anteriores.*



que antes se había usado el puente rígido con elásticos. Una elección deportiva, que no dejó de provocar las críticas de cuantos creían que una Ferrari con cuatro lugares debía ubicarse en un escalón más abajo que una Ferrari de dos asientos, deportiva por definición. Las suspensiones de la 365 GT 2+2 estaban integradas con un corrector de altura oleoneumático en función de la carga del vehículo.



*La trompa se inspira en la 500 Superfast: ahusada, sutil, aerodinámica.*



*Desde atrás, la 365 GT 2+2 se inspira en la 275 GTB. Son característicos los dobles terminales de los escapes.*

## MAS COMODA DE MANEJAR, MAS LINDA DE VER

Este sistema inédito fue elaborado por la Ferrari en conjunto con Koni, la conocida productora holandesa de amortiguadores para autos deportivos.
En la 365 GT 2+2 apareció también la dirección hidráulica junto al equipo de aire acondicionado que, sumados a la optimización de todos los detalles del vehículo, como por ejemplo una mejor aislación acústica del habitáculo y una reducción de las vibraciones, hicieron de la nueva 2+2 de Maranello una de las más atractivas coupés de la época.
También estéticamente presentaba algunas novedades. Firmada por Pininfarina, la trompa de la 365 GT 2+2 se inspiraba en la 500 Superfast, y su parte trasera, en la 330 GTC. La producción se cerró después de cuatro años, cuando apareció la 365 GT/4 2+2. Los ejemplares producidos fueron 800: algo menos que las mil unidades vendidas de la 330 GT 2+2.

*El 12 cilindros de la 365 GT 2+2.*

### EN 1972 CUATRO ARBOLES DE LEVAS A LA CABEZA

*Con una carrocería totalmente diferente, mucho más cuadrada y moderna, en 1972 apareció la coupé de cuatro lugares que sustituyó a la 365 GT 2+2: estamos hablando de la 365 GT/4 2+2. La mecánica (el motor disponía de una tapa con dos árboles de levas en cada bancada y 20 caballos más) y el chasis (el paso era de 2,7 metros, 50 centímetros más que en la 365 GT 2+2) derivaban de la 365 GTC. De ella, la nueva 2+2 de Maranello conservaba el espacio de un habitáculo cómodo para cuatro pasajeros. A causa de la fallida exportación hacia Estados Unidos, la 365 GT/4 2+2 no obtuvo el éxito de ventas que la Ferrari había pensado (fueron vendidas apenas 524 unidades), y ya en 1976 fue sustituida por la 400.*

# Ferrari escritor

Al comienzo de los años Sesenta, el fundador de la Casa del Cavallino publica el primero de una larga serie de libros. Sólo en Italia firmará ocho de ellos, desde *Mis terribles felicidades* a *Pilotos, ¡qué gente...!*, y hasta un libro de características técnicas de todos sus motores.

**UN LARGO AMOR** Tal vez parezca extraño que un hombre tan eminentemente práctico como Enzo Ferrari haya publicado en su vida nada menos que ocho libros, algunos de los cuales hasta dejaron una marca en la bibliografía sobre las competencias automovilísticas. Hay que saber, sin embargo, que Enzo Ferrari desde pequeño tuvo un profundo amor por la escritura. El periodismo fue una de las tres pasiones de su juventud, junto a la música lírica y los motores. Es famosa, en el mundo de los apasionados de crónicas deportivas del pasado, la crónica de un partido de fútbol que el joven Enzo Ferrari escribió en 1914 para la *Gazzetta dello Sport*. El partido fue entre Inter y Módena, y terminó 7 a 1 para el equipo de Milán. La nota de Ferrari es seca, incisiva, rica en expresiones extranjeras, como se usaba en esa época, de *melée* a *penalty*, de *corner* a *forwards*.

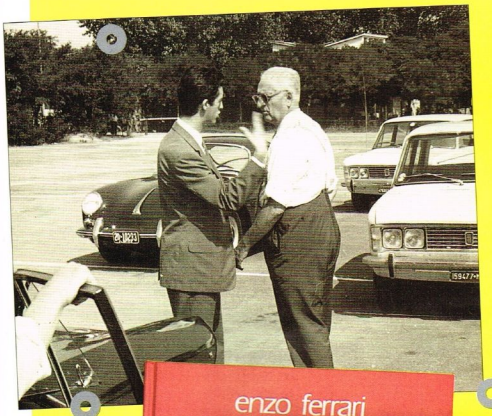
De sus comienzos como escritor en el mundo del periodismo a la publicación de su primer libro pasaron 48 años: casi una vida. Durante ellla Enzo Ferrari obtuvo la satisfacción de fundar y hacer crecer a nivel internacional una fábrica de automóviles y una escudería entre las más victoriosas del mundo. Acabada la furia de la realización de algo tan comprometido y gratificador como la Ferrari, el Drake de Maranello tuvo la posibilidad de dedicarse, cada vez con mayor frecuencia, al arte de escribir.

En 1962 salió *Mis terribles felicidades*, seguido en 1964 por *Mis terribles felicidades dos años después*. En su debut literario, Ferrari ya demostraba cierto talento, especialmente en el arte de decir sin decir, golpeando al adversario casi sin que éste se dé cuenta.

Con *El Flobert* Ferrari le apunta, con su pluma cargada de ironía, a los periodistas. Corre 1976, y Ferrari ya aprendió a conocerlos muy bien. *El Flobert* dejará su marca en el mundo multicolor y susceptible del periodismo deportivo...

En cambio, en 1983 sale *Pilotos, ¡qué gente...!* Es uno de los libros más importantes de Enzo Ferrari. Con la ironía que lo distinguía, Ferrari relata una larga serie de anécdotas de todos los pilotos que conoció en su vida. Se trata de una colección única de retratos, siempre sobre el filo de la navaja, de muchísimos de los pilotos que hicieron la historia de las carreras, no sólo de la moderna. Así, pasa de Giuseppe Campari a Gilles Villeneuve, transitando también entre aquellos pilotos que no eran campeones sino tan sólo comparsas, a los cuales Ferrari dedica algunas líneas. Pocas palabras que, sin embargo, lograban expresar toda una vida. ¿Cómo olvidar lo que dijo Ferrari de Carlos Reutemann? Lo definió: "Atormentado y tormentoso". Nunca algún periodista supo hacerlo mejor. Tal vez porque ningún periodista y ningún escritor había tenido la posibilidad de vivir tan cerca de un gran número de pilotos y personajes del mundo de las carreras. Los años importantes de Ferrari escritor fueron los años Sesenta, en los cuales su vi-

***Uno de los libros publicados por Enzo Ferrari,* Las riendas del éxito*; abajo, Ferrari asiste a una sesión de pruebas en el autódromo de Módena en 1966.***



## TODOS LOS LIBROS DE FERRARI

1962 ***Le mie gioie terribili***, *Italia, ed. Cappelli*
1963 ***Mijn Memoires***, *Rotterdam, Vitgeverij*
***The Enzo Ferrari Memoirs***, *London, Hamish Hamilton Limited*
1964 ***Le mie gioie terribili due anni dopo***, *Italia, ed. Cappelli*
***Meine Memorien***, *MVG Mod Verlag*
***Mes joies terribles***, *Paris, Laffont*
***The Enzo Ferrari story***, *New York, Macmillan*
1965 ***The Enzo Ferrari Memoirs-My terrible joys***, *London, Hamish Hamilton Limited*
1970 ***Le briglie del successo***, *Italia, ed. Il Borgo*
***Me strasne Radosti***, *Mlada Fronta Pra*
1974 ***Ferrari,*** *Modena, Italia, Arbe Officine Grafiche*
1976 ***Il Flobert,*** *Modena, Italia, Arbe Officine Grafiche*
1980 ***Ferrari 80,*** *Modena, Italia, Arbe Officine Grafiche*
1983 ***Piloti, che gente...***, *Modena, Italia, Arbe Officine Grafiche*
1985 ***Caratteristiche motori 1946-1985***, *Italia, Ferrari*
1987 ***Ferrari, Enzo Ferrari se raconte***, *Paris, E.P.A.*

***Arriba,* Pilotos, ¡qué gente...!, *el libro más famoso entre los escritos por el fundador de la Casa del Cavallino. En la foto superior, Enzo Ferrari con su hijo Piero en el autódromo de Módena en 1967. A la derecha, Ferrari, siempre en Módena pero en 1965, en la presentación de la nueva 158 F1 con Lorenzo Bandini al volante; con el sombrero, Eugenio Dragoni, director deportivo del Equipo Ferrari en aquel entonces.***

da cambió de rumbo luego de las dificultades encontradas a fines de los Cincuenta y a caballo de ambas décadas. Ferrari comenzó a leer cada vez más frecuente y apasionadamente: muy pronto en su biblioteca aparecieron libros firmados por Stendhal, Ojetti, Leopardi, D'Annunzio, Kafka y hasta Einstein. Justamente en ese período afinó su capacidad de medir las palabras. ¿Qué decir de su lapidario juicio con respecto a John Surtees?: "Sé lo que pierdo, pero no sé lo que perdería si lo confirmara". Los ejemplos que demuestran cómo se puede hablar de un verdadero escritor, aunque sea de género, no faltan. Así describió a Arnoux: "Llegado a Maranello con una fama, para él bastante indigesta, de animal de la velocidad...". El Ferrari escritor de los comienzos, sin embargo, no tuvo mucho tiempo para dedicarse a la literatura. En poco tiempo sería llamado a una de las batallas más duras en la historia de la fábrica fundada por él: la conquista de Le Mans, las 24 Horas de Le Mans, contra Ford.

# El Instituto Dino Ferrari

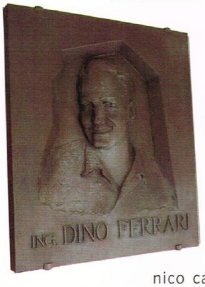
Se sitúa a pocos pasos de la fábrica. Hay que considerarlo una parte de la Casa del Cavallino, porque fue dedicado al hijo de su fundador. Es un instituto profesional para formar técnicos de calidad.

En Maranello, a poca distancia de la fábrica Ferrari, se levanta el Instituto Profesional Estatal para la Industria y la Artesanía "Alfredo Ferrari". Fue el propio Enzo Ferrari quien lo quiso y quien donó el terreno sobre el cual, en 1965, se edificó la estructura que hospeda el Instituto. Además contribuyó financieramente a la realización del mismo.

*El edificio de Maranello que es sede del Instituto Dino Ferrari.*

## LA RELACION CON LA FERRARI ES MUY ESTRECHA

La relación entre escuela y empresa es muy estrecha: a pesar de las diferentes especializaciones, un alumno recibido en el IPSIA A. Ferrari es potencialmente el candidato ideal para ingresar en la fábrica de Maranello. Sin embargo, en los deseos de los 600 alumnos que cursan en la escuela, existe tanto el objetivo de incorporarse a la Ferrari como también la aspiración de una actividad autónoma, tal vez la apertura de un pequeño taller. Los estudiantes provienen de Maranello y de las localidades cercanas. Son pocos, una decena, los que llegan de otras regiones, atraídos por la fama de la escuela, cuyos graduados encuentran fácilmente ocupación. En el Instituto se desarrollan cursos de calificación y de madurez profesional. Los primeros duran tres años y dan la posibilidad de insertarse en el mundo del trabajo con una especialización profesional. Quien elige proseguir otros dos años, en la actualidad la mayor parte de los inscriptos, se vuelve un técnico calificado con la posibilidad de inscribirse en cualquier carrera universitaria. Como en todos los institutos profesionales estatales, en el IPSIA A. Ferrari las materias de estudio se dividen en un "Area común" y un "Area específica". Las primeras son las tradicionales, como, por ejemplo, italiano, historia, matemáticas, inglés, educación jurídica.




*La dedicatoria al hijo de Enzo Ferrari, Dino, en el interior de la escuela.*

*Los alumnos de la escuela, trabajando en el taller.*

## DEL DIBUJO TECNICO A LOS SISTEMAS DE AUTOMATIZACION

Las otras son las particulares del tipo de profesión para la que los estudiantes se preparan: algunas comunes a los

## 95 DOCENTES PARA 600 ESTUDIANTES

*El promedio de estudiantes inscriptos es de 600 por año. Las horas de estudio semanales son 40 para los primeros tres años, 36 en los últimos dos. Los docentes son 95. Entre ellos hay varios ingenieros y 18 docentes técnico-prácticos, es decir peritos industriales que supervisan el trabajo en los talleres y auxilian a los ingenieros en los laboratorios. Hay dos aulas equipadas con computadoras, cada una con diez equipos. 134605 MO es el número de patente del prototipo Oxiana, auto con motor eléctrico, con recarga a energía eólica, realizado por los estudiantes. La dirección es: Instituto Profesional Estatal para la Industria y la Artesanía Alfredo Ferrari, via A. Ferrari 2 - 41053 Maranello (Módena). Tel. 0039-0536-941233, fax 0039-0536-940262.*

*Los cursos también incluyen el uso de las computadoras.*

varios cursos, como dibujo técnico o tecnología; otras decididamente más específicas, como hidráulica o sistemas de automatización.

### EN EL AULA SE REPRODUCEN LAS DIFICULTADES DE LA FABRICA

El ala de la escuela reservada a las materias específicas propone las mismas situaciones que se pueden enfrentar en una fábrica. Hay tornos, máquinas-herramienta, una sección de soldadura y hasta una de pintura, donde trabajan los técnicos para los prototipos con carrocería. Hay un taller de motores donde los chicos tienen a su disposición motores montados sobre carritos, con los cuales hacen pruebas de funcionamiento, de control de los gases emitidos, de encendido, incluyendo montaje, desarme y ensamblado.

En estas áreas de la escuela los estudiantes usan un mameluco rojo Ferrari, con el logo del Cavallino. Para ellos la identificación con el mundo Ferrari se vuelve total cuando almuerzan en el comedor de la empresa, por un convenio con la escuela. De esta manera tienen la posibilidad de intercambiar opiniones con personas que ya trabajan en el mismo sector en el cual la mayor parte de ellos desea encontrar su propio futuro profesional.

En 1993, la Casa de Maranello le donó al Instituto la sala de pruebas de motores Enzo Ferrari. En esta sala, construida según las normas de la CEE, ignífuga y aislada acústicamente, los estudiantes pueden ejercitarse con las llamadas "pruebas de banco", realizando diagramas del motor a través del control de la potencia, del número de revoluciones, del consumo.

El Instituto también está equipado con dos aulas en las que los estudiantes aprenden a realizar dibujos técnicos usando el sistema CAD (Computer Aided Design).

*Un prototipo construido en el interior del Instituto.*

*El mapa para llegar al Instituto Dino Ferrari.*

### SE PRACTICA TAMBIEN CON INSTRUMENTOS SOFISTICADOS

También hay una máquina con control numérico CAM (Computer Aided Manufacturing) que transforma el dibujo en una serie de operaciones mecánicas grabadas sobre una ficha. Con ésta, las informaciones son transferidas a las máquinas que ejecutan las operaciones, de la misma forma como pasa en algunas secciones de la fábrica Ferrari. También los laboratorios están dotados de una computadora con software para la elaboración de los datos.

*Los cursos alternan materias teóricas con trabajos prácticos.*

# Testarossa y F40 en escala de Pocher-Rivarossi

Están entre las reproducciones de mayores dimensiones que se pueden encontrar en el mercado. De casi medio metro y vendidas en kits de montaje por 250 dólares, tienen un elevado nivel de terminación.

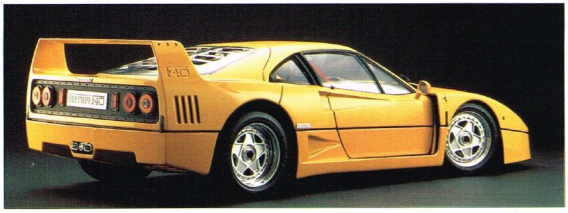
Quien las realiza las llama, con justicia, "hipermodelos": las Ferrari en escala 1/8 de Pocher-Rivarossi, dos nombres históricos en el mundo de las miniaturas de los medios de transporte, son superlativas. Ante todo, por sus dimensiones: estos modelos tienen más de medio metro de largo, formados por 515 y 480 piezas, respectivamente, en el caso de la F40 y de la Testarossa, esta última de 56 cm y con un peso, armada, de 5 kilos. Pero, sobre todo, por la cantidad de detalles presentes y reproducidos.

## UNA TRADICION DE ALTO NIVEL

La Pocher, en los años Cincuenta, Sesenta y Setenta, realizó muchas miniaturas de plástico de toda la producción automovilística Fiat de la época, mientras que la Rivarossi no necesita presentaciones, por lo menos en el sector del modelismo ferroviario, en el que las realizaciones de la empresa de Como son apreciadas universalmente. Son dos los modelos base propuestos hasta ahora sobre el tema Ferrari (son muchos los temas dedicados a Mercedes Benz, Rolls Royce y Bugatti, pero se trata de modelos anteriores a la guerra): la Testarossa de 1984 y la F40 de 1987.

*La F40 Pocher-Rivarossi presentada en 1987.*

Para aprovechar las economías de escala, y para satisfacer los pedidos de los coleccionistas más fanáticos, fueron presentadas sucesivamente algunas variantes: la 12 cilindros boxer se volvió "Black star", adoptando la carrocería negra con los interiores crema, y luego Spider, blanca y negra, con la eliminación completa del techo y de los montantes traseros, y finalmente Sportster, amarilla o roja, con la eliminación del techo.



## UNA TESTAROSSA SPIDER COMO LA DE AGNELLI

La Testarossa Spider es una réplica perfecta de la unidad rea-

## LAS OTRAS FERRARI POCHER

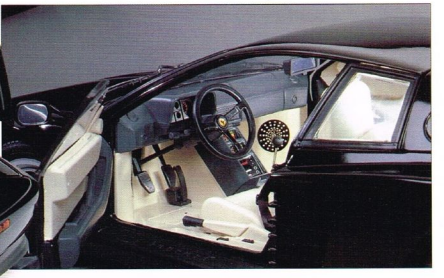
*La casa fundada en 1952 por A. Pocher y por C. Muratore realizó, en el lejano 1969, dos 330 P4 de plástico en escala 1/16. Junto a la versión convencional, ya bastante rara, fue producida otra en edición "alcancía", casi imposible de encontrar. Un simpático objeto de colección que, sin embargo, se puede adquirir sólo pagando no menos de 120 dólares.*

***Para armar la Testarossa Pocher-Rivarossi hacen falta de seis a ocho horas.***

diseño de los parlantes del equipo de audio estéreo de la Testarossa es absolutamente original, así como los paneles de las puertas y de la consola; la palanca del freno de mano está formada por más partes, y junto a ella están también los comandos para la apertura del baúl y del capot.

### NEUMATICOS Y MOTORES REPRODUCIDOS CON FIDELIDAD

Pasando al análisis de la parte exterior, sobresalen los neumáticos Pirelli P 700, con el dibujo esculpido de la misma manera que el original, y montados sobre llantas de cinco rayos con la parte central cromada. Es muy buena la reproducción del motor, que los más fanáticos podrán enriquecer con los cables de las bujías. Naturalmente, todos estos detalles están repetidos en las otras variantes de la Testarossa, propuestas en 1990 hasta con un novedoso sistema de ventas financiadas a seis meses, con cuotas mensuales de casi 35 dólares. La F40, que debutó en el catálogo Pocher-Rivarossi en 1991 con la versión de serie, color Rojo Corsa, experimentó a su vez una evolución cromática, que llevó al nacimiento de una variante de color amarillo y del modelo Evolución, que disputó y ganó, con Rory Parasiliti, el Campeonato Italiano GT Supercar en la temporada 1992. Tiempo después, a ésta le siguió una versión GT que corrió a nivel europeo, con el piloto René Van der Velden, caracterizada por los "cubrellantas" aerodinámicos que ocultan los clásicos cinco rayos de las ruedas de la F40, y por una única butaca en el habitáculo.



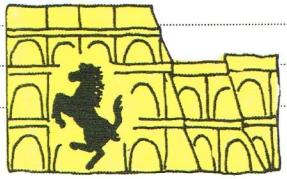
## DIRECCIONES Y PRECIOS

*Las Ferrari de Pocher pueden encontrarse en los mejores negocios de modelismo y cuestan 250 dólares en kit de montaje. Montaje que no es particularmente difícil, aunque ensamblar casi mil piezas requiere mucha paciencia y bastante tiempo disponible. Un modelista experto necesita cerca de seis horas, quien está en sus primeras experiencias puede superar las 8 horas. Si bien la casa constructora no lo aconseja, es oportuno pintar la carrocería para darle mayor brillo. La empresa Pocher-Rivarossi tiene su sede en via Pio XI 157/159, en Como. El número de teléfono es 0039-031-541541.*

lizada por Pininfarina para el empresario Gianni Agnelli, mientras que la Sportster es una fantasiosa ejercitación que elaboró algún carrocero. Las grandes dimensiones del modelo, comercializado desde 1986, permitieron la reducción en escala de los detalles más diminutos e insignificantes. El

# Ferrari Owners' Club Roma

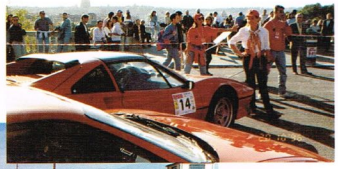
Tiene 65 socios y organiza reuniones turísticas para descubrir los paisajes más interesantes del Lazio.



La fundación del Ferrari Owners' Club Roma tiene fecha reciente: marzo de 1996. Pero en su interior se incorporó un club histórico, el Club Appia Antica, que sigue teniendo su propio presidente, el conocido cantante y apasionado de la Ferrari, Little Tony. Los socios son 65. "No tenemos una única característica", dice Oliviero Bartoletti, que es el presidente del FOC Roma, "pero de cualquier manera tratamos, en el curso de nuestras reuniones, de hacer turismo con visitas a las localidades cercanas a Roma".

## UN CLUB FORMADO POR MUCHOS SOCIOS DEPORTIVOS

El Ferrari Owners' Club Roma también tiene en cuenta la actividad deportiva, y organizó dos reuniones en el circuito de Vallelunga para promover cursos de manejo deportivo.
Entre los socios hay quien corre en el Challenge o en el Campeonato Italiano de Velocidad. También hay coleccionistas de modelos históricos y una señora, Luciana Gabrielli, que desde hace muchos años maneja autos Ferrari y últimamente participa en las reuniones con su 348 spider. Tanto las reuniones como las manifestaciones sociales se vuelven una oportunidad de reunir dinero para iniciativas benéficas, a favor de instituciones como el orfanato de Tivoli y hasta para ayudar casos puntuales.
La última reunión a fin de octubre contó con la participación de 58 vehículos llegados de toda Italia, además de dos tripulaciones suizas.



*Algunos momentos de las reuniones organizadas por el Ferrari Owners' Club Roma.*

## PARA EL CLUB ROMA, UNA EXPERIENCIA EN EL CINE

Excepcionalmente, los autos realizaron una prueba de regularidad en el interior de un área urbana, en la zona del EUR, para luego desfilar en la "terraza" de Roma, el Pincio. El Ferrari Owners' Club Roma tuvo también una experiencia cinematográfica. En efecto, algunos de sus socios aparecieron en las secuencias de un corto publicitario de la compañía aérea Cathay Pacific. Las Rojas romanas de Maranello, así, dan la vuelta al mundo a bordo de refinados aviones.

## COMO INSCRIBIRSE

*Para inscribirse en el FOC Roma es necesario ser presentado por un socio activo. La cuota de inscripción es de 425 dólares. La sede se encuentra en la Concesionaria SAMOCAR, via Salaria 1270 - 00138 Roma. Tel. 0039-06-88091301, fax 0039-06-88091316.*

# Los relojes Ferrari Fórmula

Concebidos especialmente en los años Ochenta para ser comercializados con el logo del Cavallino, actualmente tienen cotizaciones superiores a los quinientos dólares.

La colección de relojes Ferrari Fórmula, nacida en los años Ochenta, está formada por temas Ferrari al 100%, es decir concebidos y realizados con una precisa identidad ferrarista y no obtenidos "personalizando" con el logo del Cavallino Rampante relojes fabricados por éste o aquel productor.

## REALIZADOS EN VERSION HOMBRE Y MUJER

El modelo City Mondial fue producido en ediciones para hombre y mujer, diferentes en cuanto a color y tamaño. El modelo masculino tiene cuadrante rectangular analógico, con el Cavallino a las seis, mientras que en la parte inferior está grabado el nombre Ferrari en relieve. Fueron realizadas seis variantes, diferentes en los colores del cuadrante: rojo, oro, blanco, tierra de Siena, gris (en este caso con el cuadrante dividido en muchos rectángulos) y una segunda edición roja con hebilla personalizada. En el fondo de la caja figuran el logo Ferrari, las palabras "Made in Suisse" y el número de serie grabado. Las medidas del modelo son 22 x 27 mm; el espesor es de 5,4 mm. El City Mondial para mujer, que también es muy chato, tiene la caja de color blanco con los índices de oro. Se trata del único tema de la colección Ferrari Fórmula sin calendario. La línea Indy, realizada por Cartier International con otras joyas (encendedores, lapiceras) en 1989, incluye relojes de carácter deportivo y forma redonda.

*El modelo City Mondial con caja rectangular.*

*La línea Indy incluye relojes deportivos de forma redonda.*

## CUADRANTE EN CUATRO COLORES CON EL SIMBOLO DE LA FERRARI

El cuadrante puede ser de cuatro colores (blanco, marfil, rojo, negro mate) con la indicación de las horas en números romanos (de dimensiones iguales para todos o con el VI y el XII más grandes) o arábigos, o más simplemente con índices en el lugar de las horas. El escudo de la Escudería Ferrari y el logo Ferrari se encuentran respectivamente a las 3 y a las 9 horas en la versión con números romanos (con VI y XII de gran tamaño), a las 12 y a las 6 en los otros casos. La personalización Ferrari, además, incluye la hebilla y el fondo (escudo), además de la corona. La malla, negra, presenta también la palabra Ferrari. Las medidas de este reloj son: diámetro 34 mm, espesor 8 mm. El mecanismo es de cuarzo y la impermeabilidad está garantizada hasta los 30 metros. Un clásico es el modelo Sport, en las variantes hombre (diámetro 32 mm) y mujer (19 mm). Para ambos el espesor es de 6,2 mm. Se reconoce por la palabra Ferrari alrededor de la caja (en ambos sentidos), por la malla metálica asimétrica roja y negra, amarilla y negra o totalmente negra.

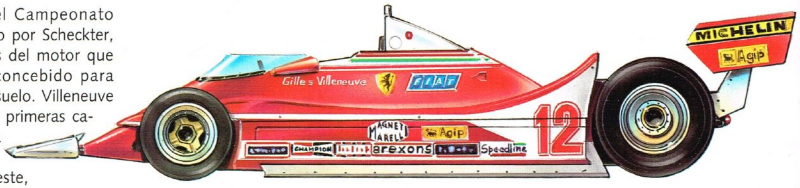
El cuadrante, dividido en pequeños rectángulos, a su vez puede ser oro, negro pizarra, blanco, plata o rojo, con el calendario a las 3. La corona, dorada 10 micrones, es octogonal. La hebilla de la malla se puede regular y resiste al agua.

### COTIZACIONES

*Los modelos City Mondial, salidos en 1989, costaban ya entonces 300 dólares en la lista de precios oficial. Su cotización actual es de unos 500. Algo más valen los Ferrari Indy, que actualmente pasan de manos por unos 700 dólares, contra los 200 de la lista de 1989.*

# 1979 312 T4: OTRA VEZ MUNDIAL

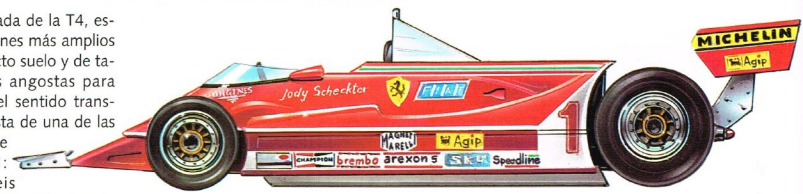
Es la monoplaza del Campeonato Mundial 1979 ganado por Scheckter, más por las calidades del motor que por las del chasis, concebido para aprovechar el efecto suelo. Villeneuve se impone en las dos primeras carreras de la temporada en Sudáfrica y en el GP de los EE.UU. Oeste, repitiendo a fin de año en el segundo Gran Premio estadounidense; pero es Scheckter quien triunfa en el Mundial con las victorias logradas en Mónaco, Zolder y Monza.




| | |
|---|---|
| **Motor:** | 12 cilindros en V a 180°, trasero, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1 |
| **Distribución:** | 2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección indirecta Lucas |
| **Potencia:** | 515 CV a 12.300 rpm |
| **Chasis:** | autoportante de aluminio |
| **Suspensiones:** | independientes en las 4 ruedas |
| **Tracción:** | trasera, caja de 5 marchas + MA |
| **Frenos:** | discos autoventilados, traseros inboard |
| **Peso:** | 590 kilos |
| **Velocidad máxima:** | según las relaciones de caja |

# 1980 312 T5: F1 EFECTO SUELO

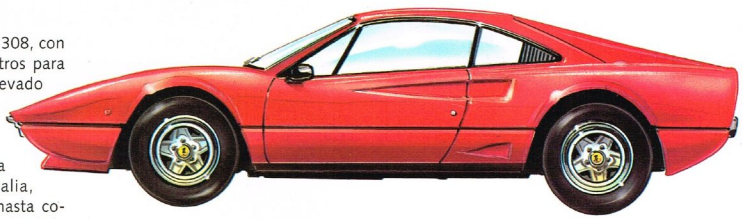
Evolución desafortunada de la T4, estaba dotada de pontones más amplios para obtener más efecto suelo y de tapas de cilindros más angostas para achicar el motor en el sentido transversal. Fue protagonista de una de las peores temporadas de la Ferrari en Fórmula 1: Villeneuve sumó seis puntos y el Campeón del Mundo Scheckter apenas dos, lo que relegó a la Ferrari al décimo lugar de la clasificación de constructores. Scheckter no logró clasificarse en el GP de Canadá.




| | |
|---|---|
| **Motor:** | 12 cilindros en V a 180°, trasero, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1 |
| **Distribución:** | 2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección indirecta Lucas |
| **Potencia:** | 515 CV a 12.300 rpm |
| **Chasis:** | autoportante de aluminio |
| **Suspensiones:** | independientes en las 4 ruedas |
| **Tracción:** | trasera, caja de 5 marchas + MA |
| **Frenos:** | discos autoventilados, traseros inboard |
| **Peso:** | 595 kilos |
| **Velocidad máxima:** | según las relaciones de caja |

# 1980 208 GTB: SOLO PARA ITALIA

Versión antiimpuestos de la 308, con cilindrada reducida a dos litros para evitar el porcentaje más elevado del IVA, la 208 GTB utiliza la mecánica de la GT/4, pero abandonando el nombre Dino. Fue comercializada casi exclusivamente en Italia, país donde fue producida hasta comienzos de 1982, siendo suplantada posteriormente por la versión equipada con sobrealimentación. Fueron construidas doscientas cuarenta y ocho unidades.



| | |
|---|---|
| **Motor:** | 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 66,8 x 71 mm, 1990,26 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9:1 |
| **Distribución:** | biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 4 carburadores Weber 34 DCNF |
| **Potencia:** | 155 CV a 6800 rpm |
| **Chasis:** | jaula de caños de acero |
| **Suspensiones:** | independientes en las cuatro ruedas |
| **Tracción:** | trasera, caja de 5 marchas + MA |
| **Frenos:** | discos autoventilados con servofreno |
| **Peso:** | 1305 kilos |
| **Velocidad máxima:** | 215 Km/h |

# LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

*Carlos Reutemann en el Gran Premio de Holanda de 1978 con una Ferrari 312 T3.*

# EL MITO
# Ferrari

***Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño***

## *En el próximo número:*

275-340-375 F1,
dinastía de Gran Premio

365 GT/4 BB,
la heredera de la Daytona

La fábrica,
Sección Revisión

El micro del Cavallino
se llama Ferrarísimo